

PROBLEMATIKA MESTNEGA IN OBMESTNEGA POTNIŠKEGA PROMETA V OBČINI IN MESTU LJUBLJANA

I. ORGANIZIRANOST IN DELOVANJE

Delovna organizacija LJUBLJANSKI POTNIŠKI PROMET je s tem naslovom ustanovljena 25. 3. 1981, ko so delavci do tedaj organizirani v dejavnostih mestnega in medkrajevnega prometa ter taksi dejavnosti in delavci dejavnosti vzdrževanja vozil v sestavi SOZD SAP-VIATOR na referendumu tako odločili. Na podlagi teh odločitve, ki je bila predhodno usklajena v občinah in mestu Ljubljani, so v okviru DO »LPP« ustanovljene naslednje temeljne organizacije:

1. Mestni potniški promet
2. Obmestni promet
3. Delavnice
4. Taksi

S 1. 9. 1981 so SOZD odločile in ustanovile še DSSP (delovno skupnost skupnih poslov) in ji poverile, da za njih na nivoju DO »LPP« opravljajo nekatere skupne posle.

Temeljne organizacije združenega dela mestnega in obmestnega prometa ter delavci so na podlagi določil samoupravnega sporazuma o dohodkovnih odnosih med seboj v dohodkovnem odnosu, vse TOZD pa so z DSSP na podlagi istih določil povezane glede svobodne menjave dela. Dejavnost posameznih TOZD pa je naslednja:

1. Mestni potniški promet v tem času razpolaga z 260 vozili, od tega 151 solo in 109 členastih. Skupaj ima MPP s temi kapacitetami 34.050 potniških mest. Svojo dejavnost prevoza potnikov opravlja MPP na območju mesta Ljubljane predvsem na tako imenovanem »mestnem območju«. Del območja občine Ljubljana-Šiška, Ljubljana-Vič-Rudnik ter Ljubljana-Moste-Polje ni pokritega z avtobusi MPP.

TOZD Mestni potniški promet je dejavnost komunalnega značaja in je samoupravno organizirana tako, da je njen delavski svet sestavljen dvodomno in da je prek delegatov zagotovljen vpliv uporabnikov skladno s pozitivnimi predpisi.

2. Obmestni potniški promet v tem času razpolaga s 138 vozili, od tega 109 solo in 29 členastih. Skupno ima OP s temi kapacitetami 15.540 potniških mest. Obmestni potniški promet opravlja svojo dejavnost na območju ljubljanskih občin na tako imenovanem »izvenmestnem območju« in na področju občin: Vrhnika, Logatec, Kamnik, Domžale in Grosuplje.

Dejavnost TOZD OP je pred vključitvijo v DO LPP obsegala tudi del dejavnosti medkrajevnega prometa. Tako je ta TOZD delovala tudi na področju medkrajevnih, medrepubliških in mednarodnih prevozov potnikov. S 1. 7. 1982 je dokončno opravljena delitev dela in nalog med TOZD OP in TOZD Turbus DO SAP. TOZD Turbus je s tem dnem prevzel od TOZD OP vsa opravila na območju medkrajevnega, medrepubliškega in mednarodnega prometa, TOZD OP pa je od TOZD Turbus prevzela vse prevoze v ožji ljubljanski regiji in na območju ljubljanskih občin. Dejavnost TOZD OP se je s tem znatno skrčila, pogoji dela pa približali pogojem dela prevoznikov v mestnem prometu.

Taka organiziranost OP je bila izvedena predvsem zato, da se v okviru DO Ljubljanski potniški promet urejuje in organizira celotni promet, ki služi predvsem prevozu delavcev na delo iz območja mesta Ljubljane ter bližnjih in bolj oddaljenih naselij in nekaterih občin ob Ljubljani. Ta organiziranost prometa naj bo namenjena tudi dnevni migraciji vseh drugih potnikov v Ljubljani ter sosednih občinah. V podkrepitev te organiziranosti naj povemo, da se vsak delavnik zjutraj v Ljubljani pelje na delo z vozili mestnega potniškega prometa 160.000 delavcev, z vozili obmestnega prometa pa okoli 20.000 delavcev iz občin Kamnik, Domžale, Grosuplje, Vrhnika in Logatec. K temu številu je treba prišteti še vse tiste, ki za prihod v šolo iz omenjenih občin in v mestu Ljubljana uporabljajo obmestni in mestni potniški promet. Teh je vsak delovni dan več kot 40.000.

3. TOZD Delavnice je v okviru DO LPP ustanovljena predvsem za vzdrževanje, popravila in remontiranje vozil mestnega in obmestnega prometa. Eventualne proste kapacitete programira za »prodajo« tovornemu prometu, TOZD VIATOR in drugim zainteresiranim partnerjem. TOZD Delavnice ima 491 delavcev, ki so razvrščeni v naslednje enote:

- obrat za dnevno nego vozil in avtoservis,
- kleparska in ličarska delavnica,
- mehanične delavnice,
- mizarska delavnica,
- tapetniška delavnica,
- tehnični pregled vozil,
- nabavna služba,
- skladišča.

V proizvodnem procesu je TOZD Delavnice za opravila dnevne nege in servisiranja z Mestnim in Obmestnim prometom dohodkovno povezana. Posebna značilnost TOZD Delavnice je izredna iztrošenost delovnih sredstev in kronično pomanjkanje finančnih sredstev za obnovo in razvoj.

4. TOZD Taksi je v Ljubljani ustanovljena v letu 1972 kot samostojna DO in z namenom, da se v Ljubljani izboljšajo taksi usluge ter da postane protiutež zasebnemu taksiju.

V tem času ima TOZD Taksi 107 delavcev in 60 taksi vozil. Od ustanovitve pa vse do leta 1981 je Taksi poslovala z motnjami, leto 1981 pa je zaključila z izgubo. Izgubo je ponovila še v letu 1982. V letu 1982 je sprejet sanacijski program, ki se dokaj uspešno uresničuje.

II. POSLOVNI REZULTATI ZA OBDOBJE 1—8/83

Z informacijo o rezultatih poslovanja v delovni organizaciji »LPP« Ljubljanski potniški promet naj ne bi bil dosežen le namen o tekočem spremljanju rezultatov dela in poslovanja, pač pa naj bi bila to predvsem podlaga za sprotno preverjanje planskih ciljev ter izvajanje resolucijskih usmeritev.

Že daljše obdobje se na področju dejavnosti prevoza potnikov beleži regresivna rast prodajnih cen storitev v odnosu na rast cen reprodukcijskih materialov in surovin ter obveznosti. Neustrezna stopnja likvidnosti temeljnih organizacij, zmanjševanje njihove akumulativne in reproduktivne sposobnosti se odraža v tekočem poslovanju na visokih obrestih od kreditov, na neustrezni starostni strukturi vozil ter neustrezni opremljenosti delavnic.

Na podlagi teh dejstev se z usklajevanjem cen v določeni meri razmerja med prihodi ter vsemi oblikami porabe izboljšujejo, vendar delovna organizacija kot celota še ne dosega zadovoljivih finančnih učinkov. Poudariti pa velja, da je na podlagi prizadevanj delavcev bil izvršen dogovorjeni obseg dela s poudarkom na pravočasnem prevozu delavcev, študentov in dijakov na področju mestnih naselij ter iz najbolj oddaljenih v mestno središče.

V obravnavanem obdobju so rezultati poslovanja po temeljnih organizacijah naslednji:

V TOZD Mestni potniški promet, kjer je povečanje cen storitev začelo veljati s 1. 5. 1983, so doseženi dobri poslovni rezultati, predvsem, če upoštevamo sezonski vpliv na pogoje pridobivanja prihodka ter njegovo začasno razporeditev.

Glede na to, da so poslovni rezultati merjeni na rebalans plana temeljne organizacije, so ta razmerja ugodna, saj je ustvarjeni dohodek za 2% višji od načrtovanega za obravnavano obdobje. To pa je podlaga za s planom predvideno razporeditev dohodka in čistega dohodka, le-ta pa je usmerjena predvsem v smislu krepitve materialne podlage dela TOZD (namenska sredstva reprodukcije).

Statusni položaj TOZD Obmestni promet še vedno ni rešen in ker ne posluje na ekonomskih principih je njen položaj neugoden, saj zaključuje poslovanje obravnavanega obdobja z razmeroma visoko izgubo. Tudi povečanje cen s 1. 8. 1983 ni v celoti zajemalo potrebnega povečanja, da bi se odpravila nekajletna nesorazmerja med stroški poslovanja in prihodki. Glede na to, da so rezultati temeljne organizacije bistveno slabši, kot so povprečno doseženi v celotni dejavnosti prevoza potnikov, kaže na nujnost, da se temeljna organizacija s specifično dejavnostjo ustrezno statusno reši.

TOZD Delavnice je zaključila obravnavano obdobje pozitivno, vendar kljub povečani produktivnosti dela ni realizirala planiranega dohodka. Vzroki so v nadaljnjem poglobljanju cenovnih nesorazmerij, saj je pridobivanje prihodka v temeljni organizaciji pogojeno s pogoji pridobivanja skupnega prihodka pri prevozu potnikov.

TOZD Taksi je kljub neugodnim gospodarskim gibanjem, vendar z izvajanjem internih sanacijskih ukrepov ter na podlagi povečanja cen taksi storitev, dosegla zadovoljive poslovne rezultate. Na podlagi rasti dohodka se je izboljšal osební in družbeni standard delavcev in realiziran je del minimalne akumulacije.

Začasna razporeditev dohodka in čistega dohodka je za obdobje januar-avgust 1983 po TOZD in za DO »LPP« naslednja:

(v 000 din)

Elementi	Mestni promet	Obmestni promet	Delavnice	Taksi	Skupaj »LPP«
DOHODEK	232.394	65.812	141.589	27.010	466.805
— obveznosti iz dohodka	66.333	26.443	46.347	9.809	148.932
ČISTI DOHODEK	166.061	39.369	95.242	17.201	317.873
— osebni dohodki	119.313	50.840	88.522	15.087	273.762
— sklad skupne porabe					
a) stanov. sklad	5.379	—	3.180	646	9.205
b) za druge namene	—	—	—	793	793
— rezervni sklad	5.810	—	3.540	675	10.025
— poslovni sklad	35.559	—	—	—	35.559
— izguba	—	11.471	—	—	11.471

Zaposlenost

(v 000 din)

V obravnavanem obdobju je bilo v delovni organizaciji v povprečju zaposlenih 1455 delavcev, kar je za 14 delavcev več kot v enakem obdobju preteklega leta. Planirano število delavcev ni bilo realizirano (indeks 98).

Število zaposlenih na podlagi delovnih ur je znašalo 1530, kar je v primerjavi s planom za 2% manj in za 2% več kot v primerjalnem preteklem obdobju. Največji porast se beleži pri mestnem in obmestnem prometu, kjer je zaradi narave dela močnejše prisotno delo v podaljšanem delovnem času.

Kapacitete in fizični obseg storitev

Povprečno število voznih enot po temeljnih organizacijah in vrstah je bilo v obravnavanem obdobju naslednje:

— mestni avtobusi	260
— obmestni promet	135
— taksi vozila	60

Prometne temeljne organizacije so prevozile 16.674 tisoč km in s tem je letni plan izpolnjen s 66%, enako obdobje preteklega leta pa je preseženo za 2%. Planirani obseg storitev bistveno presega TOZD Obmestni promet, kar je pogojeno s potrebami in zahtevami na področju prevozov te dejavnosti.

V TOZD Mestni potniški promet se obseg dela giblje v okviru predvidenega, s tem da so potrebe po prevozihih v mestnem prometu v tekočem letu primerjalno na enako preteklo obdobje povečane, to pa je pogojevalo 9% povečanje izkoriščenosti vozil oziroma za 12% več prevoženih kilometrov.

V TOZD Taksi niso v celoti realizirali s sanacijskim programom predvidene izkoriščenosti vozil, kar potrjuje tudi le 58% izpolnitev letnega plana kilometrov.

V TOZD Delavnice je plan delovnih ur presežen in je dosežen ugoden porast fizične produktivnosti dela.

Celotni prihodek in njegova razporeditev

V obdobju januar-avgust so temeljne organizacije realizirale 65% načrtovanega celotnega prihodka za leto 1983 oziroma 1.199.084 tisoč din.

Dinamični plan celotnega prihodka obravnavanega obdobja je presežen za 3%, primerjalno na enako preteklo obdobje pa se beleži 36% porast.

Realizirani celotni prihodek primerjalno na dinamični plan in primerjalno preteklo obdobje je po TOZD za obdobje januar-avgust 1983 naslednji:

(v 000 din)

TOZD	Realizirano I-VIII 1983	Indeks	
		real. 83/din plan	real. 83/82
Mestni potn. promet	512.196	104	143
Obmestni promet	228.312	95	129
Delavnice	409.333	105	134
Taksi	49.243	107	129
Skupaj	1.199.084	103	136

Za materialne stroške je bilo razporejenih 642.836 tisoč din sredstev ali 53,6% celotnega prihodka. Trend rasti materialnih stroškov je bil za 2 indeksni točki hitrejši od rasti celotnega prihodka, kar kaže na neusklajenost cenovne politike na področju prometa.

Višina materialnih stroškov po TOZD je naslednja:

TOZD	Realizirano I-VIII 1983	Indeks	
		real. 83/din plan	real. 83/82
Mestni potn. promet	229.953	102	139
Obmestni promet	136.040	98	134
Delavnice	258.606	111	140
Taksi	18.237	91	121
Skupaj	642.836	104	138

Medtem ko se korekcija cen v TOZD Mestni promet in TOZD Taksi pozitivno odraža na ustvarjenem prihodu ter njegovi razporeditvi, pa je neugodno stanje v TOZD Obmestni promet in TOZD Delavnice, kar potrjuje tudi strukturni delež materialnih stroškov v celotnem prihodu, kot sledi:

TOZD	Delež mat. str. v CP (v %)		Indeks 83:82
	I-VIII 1982	I-VIII 1983	
Mestni pot. promet	46,0	44,9	97,6
Obmestni promet	57,5	59,6	103,7
Delavnice	60,2	63,2	105,0
Taksi	39,6	37,0	93,4
Skupaj	53,0	53,6	101,1

Amortizacija je obračunana v višini 89.443 tisoč din, kar pomeni na nivoju delovne organizacije 73% izpolnitev letnega plana. V primerjavi z enakim preteklim obdobjem so sredstva amortizacije sicer višja za 25%, kar pa je glede na cene in iztrošenost osnovnih sredstev prenizka rast. Zato bi morala biti obstoječa politika oblikovanja cen prometnih storitev prilagojena temu dejstvu, da se stanje na področju obnove voznega parka ne bi še nadalje slabšalo.

Po TOZD je višina sredstev amortizacije naslednja:

(v 000, v %)

TOZD	Realiz. I-VIII 1983	Indeks		Delež am. v CP
		real. 83/din plan	real. 83/82	
Mestni potn. promet	49.849	126	126	9,7
Obmestni promet	26.460	100	131	11,6
Delavnice	9.138	93	112	2,2
Taksi	3.996	108	108	8,1
Skupaj	89.443	113	125	7,5

Ekonomičnost poslovanja je za delovno organizacijo kot celoto ostala na ravni dosežene v preteklem primerjalnem obdobju, gibanje po posameznih TOZD pa je naslednje:

TOZD	Celotni prih./por. sred.		Indeks 83:82
	I-VIII 1982	I-VIII 1983	
Mestni potn. promet	175,5	183,1	104,3
Obmestni promet	145,0	140,5	96,9
Delavnice	159,0	152,9	96,2
Taksi	203,1	221,5	109,1
Skupaj	163,6	163,7	100,1

Enaka rast celotnega prihodka z rastjo porabljenih sredstev pa je pogojevala tudi usklajenost z rastjo dohodka.

Dohodek je realiziran v višini 466.805 tisoč din, primerjalno na enako preteklo obdobje je za 36% višji. Vendar pa je po posameznih temeljnih organizacijah doseganje dohodka manj ugodno v primerih, ko je prisotna nesorazmerna rast med prihodki in porabljenimi sredstvi (TOZD Obmestni promet in TOZD Delavnice).

Realizacija dohodka je po TOZD naslednja:

TOZD	Realizacija I-VIII 1983	Indeks	
		real. 83/din plan	real. 83/82
Mestni potn. promet	232.394	102	150
Obmestni promet	65.812	88	120
Delavnice	141.589	97	125
Taksi	27.010	122	140
Skupaj	466.805	99	136

Razporeditev dohodka po namenih je v obdobju januar-avgust:

	(v %)		
	Realiz. I-VIII 1982	Din. plan I-VIII 1983	Realiz. I-VIII 1983
DOHODEK	100,0	100,0	100,0
— obvez. iz doh.	36,0	31,4	31,9
— osebni dohodki	67,5	56,7	58,6
— sklad sk. porabe			
a) stanovanjski del	1,3	1,9	2,0
b) za druge nam.	—	0,7	0,2
— poslovni sklad	—	8,0	7,6
— rezervni sklad	0,3	1,9	2,1
— izguba	5,1	0,6	2,4

Iz razporeditve dohodka primerjalno na dinamični plan in enako preteklo obdobje izhaja, da je razporeditev dohodka ob upoštevanju gospodarskih gibanj ugodna za nivo delovne organizacije.

Obveznosti iz dohodka so imele počasnejši trend rasti od dohodka. V višini 148.932 tisoč pomenijo 1% preseganje planiranih, primerjalno na preteklo obdobje so višje za 21%.

Glede na dohodkovno sposobnost organizacij so obveznosti previsoke, predvsem iz naslova združevanja sredstev za razvoj železniških zmogljivosti, komunalnega prispevka, prispevka za industrijsko cono in podobno.

To pomeni, da bi bilo potrebno realno oceniti umestnost posameznih obremenitev TOZD in upoštevati pomen, ki ga imajo temeljne organizacije v sestavi »LPP«.

Čisti dohodek ustvarjen v obravnavanem obdobju je za 45% višji kot v preteklem primerjalnem obdobju. Od dinamičnega plana se beleži 2% odstopanje. Pomeni, da je na nivoju delovne organizacije doseganje čistega dohodka zadovoljivo, pa tudi njegova nadaljnja razporeditev je ugodna.

Po temeljnih organizacijah je doseganje čistega dohodka naslednje:

TOZD	Realizirano I-VIII 1983	Indeks	
		real. 83/din plan	real. 83/82
Mestni potn. promet	166.061	103	159
Obmestni promet	39.369	80	123
Delavnice	95.242	96	131
Taksi	17.201	135	165
Skupaj	317.873	98	145

Seveda pa velja poudariti, da je visoka rast čistega dohodka odvisna v pretežni meri od načina formiranja sredstev za namene reprodukcije v TOZD Mestni potniški promet.

Za **osebne dohodke** je bilo v obravnavanem obdobju razporejenih 273.762 tisoč din sredstev. Razporejena sredstva so za 3% višja od predvidenih s planom in za 19% presegajo primerjalno preteklo obdobje.

Povprečni neto osebni dohodki v temeljnih organizacijah so v obravnavanem obdobju znašali 17.060 din, kar je za 15% več kot v enakem obdobju preteklega leta.

Trend rasti povprečnih osebnih dohodkov delavcev v delovni skupnosti je zaostajal za rastjo v temeljnih organizacijah delovne organizacije.

Na podlagi določil »Dogovora« pa so bila primerjalno na rast dohodka dosežena naslednja razmerja pri razporejanju sredstev za osebne dohodke po TOZD:

Elementi	Mestni promet	Obm. promet	Delavnice	Taksi	Skupaj »LPP«
Rast dohodka I-VIII 83/82	50,54	19,94	24,51	39,60	36,37
Dovoljena rast sredstev za OD	32,85	13,00	15,93	25,74	23,64
Dejanska rast sredstev za OD	21,14	24,42	16,16	-1,94	18,50
Razlika (2—3)	+11,71	-11,42	-0,23	+27,68	+5,14

Skladi

V obravnavanem obdobju so vse temeljne organizacije in delovna skupnost za skupne posle formirale **stanovanjska sredstva** z izjemo TOZD Obmestni promet, ki je poslovala z izgubo.

Na ravni delovne organizacije ta sredstva znašajo 10.019 tisoč dinarjev, tako da je doseženo ugodno razmerje glede na plan, predvsem pa na enako preteklo obdobje.

Za druge namene **skupne porabe** je po začasni razporeditvi dohodka formirala le TOZD Taksi ter delovna skupnost za skupne posle, da pa moramo pri slednji upoštevati dejstvo, da med letom ni izvršenega proračuna prispevka TOZD v smislu določil samoupravnega sporazuma (doseganje dohodka TOZD).

Realizirani skladi — rezervni sklad in poslovni sklad vključno z namenskimi sredstvi za reprodukcijo — znašajo v obravnavanem obdobju 45.584 tisoč din, od tega pa znašajo namenska sredstva za reprodukcijo v TOZD Mestni potniški promet 35.559 tisoč din ali 78% vseh skladov.

Rezervni sklad so v zakonski višini realizirale vse temeljne organizacije z izjemo TOZD Obmestni promet, ki je poslovala z izgubo v višini 11.471 tisoč din.

Nerealizirani poslovni sklad pa pomeni za vse TOZD dodatno obremenitev že samo iz naslova obveznih plasmajev, ki se pokrivajo v breme tekočih sredstev, istočasno pa imajo nerealizirani skladi posledice v nadaljnjem zmanjševanju akumulativne sposobnosti TOZD (Obmestni promet, TOZD Delavnice).

Realizirani skladi po namenih so naslednji:

TOZD	Sklad sk. por.		Posl. sklad	Rez. sklad	Izguba
	stan. del	drugo			
Mestni pot. promet	5.379	—	35.559	5.810	—
Obmestni promet	—	—	—	—	11.471
Delavnice	3.180	—	—	3.540	—
Taksi	646	793	—	675	—
Skupaj	9.205	793	35.559	10.025	11.471

Zaključne ugotovitve

Z upoštevanjem tekočih gospodarskih gibanj so poslovni rezultati delovne organizacije kot celote za obdobje januar-avgust 1983 ugodni. Upoštevati moramo, da so v obravnavanem obdobju močno prisotna nesorazmerja med cenami stroškov poslovanja ter med možnostmi za pridobivanje prihodka.

Obstoječa cenovna neskladja so osnovni razlog za neustrezno formiranje skladov oziroma za poslovanje z izgubo (TOZD Obmestni promet). Poleg tega pa sta meseca julij in avgust v dejavnosti prevoza potnikov v mestnem in obmestnem prometu nizko akumulativna.

Ob upoštevanju vseh povečanj cen prevoznih storitev ter povečanja števila uporabnikov prevoznih storitev bi bilo realno pričakovati v povprečju enake oziroma delno boljše rezultate, seveda pa s pogojem, da se z rastjo cen (gorivo, mazivo, gume, rezervni deli) ustrezno uskladijo tudi cene storitev »LPP« — Ljubljanskega potniškega prometa.

III. ODPRTI PROBLEMI IN NEREŠENA VPRAŠANJA

a) Dosedanje poslovanje TOZD Mestni potniški promet je sorazmerno dobro. Tako kažejo tudi osem mesečni poslovni rezultati.

Računamo, da bo TOZD MPP poslovno leto 1983 zaključila pozitivno, kolikor ne pride do prevelikih razlik v ceni goriva, avtomobilskih gum in rezervnih delov.

Mestni potniški promet bo naloge v jesensko-zimski konici 1983/84 lahko uspešno opravil. Do konca novembra bo vozni park MPP dopolnjen s 30 novimi priklopnimi vozili. Pridobili bodo 16 novih priklopnih vozil MAN iz DO Avtomontaža in 14 IKA-160 iz DO Ikarus. S temi vozili se bodo kapacitete MPP povečale za 4.800 potniških mest.

V uvodnem delu tega poročila so celotne kapacitete že podrobno obrazložene. Odprto ostane vprašanje obnove vozil za leto 1984. Tudi v prihodnjem letu kaže obnoviti vozni park MPP z najmanj 30 vozili.

b) Obmestni potniški promet v osmih mesecih tega leta izkazuje izgubo v višini 11.471.000 din.

Obmestni potniški promet bo naloge v jesensko-zimski konici 1983/84 opravljal s težavami. Od planiranih 12 je uspel nabaviti samo 7 priklopnih vozil IKA-160 iz DO Ikarus. Za vozila programa TAM je TOZD OPP zmanjkalo finančnih sredstev. S sedmimi novimi vozili so se prevozne kapacitete povečale za 1120 potniških mest. **Še naprej ostane odprto in nerazrešeno statusno vprašanje obmestnega potniškega prometa.**

Z vključitvijo OPP v DO LPP — Ljubljanski potniški promet se naloge OPP bistveno spremenijo. Iz nekdanjega medkrajevnega prometa, ko je opravljal prevoze tudi na mednarodnih, med-republiških, medkrajevnih in obmestnih progah, se le-ta specializira samo za obmestni promet. Sedanja naloga OPP je prevoz potnikov, predvsem delavcev na območju ljubljanskih občin, na tistem delu, kjer ni prisoten MPP, in prevoz potnikov, predvsem delavcev ter šolarjev iz Vrhnike, Logatca, Grosupljega, Domžal in Kamnika. Iz tega je razvidno, da OPP v sedanjih organizaciji prometa opravlja podaljšanje mestnega prometa na območju ljubljanskih občin in v občinah ožje ljubljanske regije. S svojim delom OPP zadovoljuje nerazdružljiv interes vseh tistih občanov, ki delajo ali se šolajo v Ljubljani, stanujejo pa na obrobju Ljubljane. Izven jutranje in opoldanske konice prevaža tudi vse druge potnike, ki potrebujejo tako prometno uslugo.

Sodimo, da OPP opravlja pomembno dejavnost, ki je prav tako kot mestni promet komunalnega značaja in je povezan na več interesov občanov. Zakon o komunalnih dejavnostih (Ur. list SRS, št. 8, 5. 3. 1982) je zato tudi občinam dopustil možnost, da v svojem odloku o komunalnih dejavnostih določijo, da je tudi obmestni potniški promet oz. njegova usluga na njihovem območju komunalna dejavnost. SML je že sprejela tak odlok. V omenjenih občinah je postopek za sprejetje teh odlokov sedaj v teku in bo dokončan do konca oktobra. **Razrešiti** je treba še določilo druge alineje drugega člena odloka o javnem mestnem prometu na območju ljubljanskih občin, ki določa:

»Za javni mestni promet se šteje prevoz na avtobusnih progah, ki v celoti potekajo na območju ljubljanskih občin in obsega javni prevoz potnikov:

— v mestu Ljubljana in

— naselij mestnega značaja ter primestnih naselij na območju ljubljanskih občin in je komunalna dejavnost posebnega družbenega pomena.«

Razrešiti, pravimo zato, ker 28. člen istega odloka določa, da je treba določiti naselja mestnega in primestnega značaja, pa se bo lahko uporabljala tudi druga alineja odloka kot je zgoraj citirana.

Statut mesta Ljubljane določa, da so občine Ljubljana-Bežigrad, Ljubljana-Center, Ljubljana-Moste-Polje, Ljubljana-Šiška in Ljubljana-Vič-Rudnik **mesto Ljubljana**.

Določilo statuta mesta Ljubljane je jasno in govori o celovitosti in nedeljivosti na naselja mestnega in primestnega značaja. Če je temu tako, potem mislimo, da prvi del stavka drugega člena odloka o javnem mestnem prometu na območju ljubljanskih občin dovolj pove. Ko spoštujemo to določilo, razrešimo tudi problem statusa OPP v Ljubljani.

Za razrešitev tega vprašanja se zavzemamo zato, ker menimo, da bi probleme obmestnega potniškega prometa, tudi glede cen v Ljubljani in v občinah ožje ljubljanske regije, hitreje reševali, kot pa do sedaj pod okriljem avtoprevoznitstva in v pristojnosti republiških in zveznih organov.

Letošnje zadržanje cen prevozov od januarja do avgusta je povzročilo v OPP prej omenjeno izgubo.

c) Temeljna organizacija Delavnice je osemmesečno obdobje tega leta zaključila sorazmerno uspešno. Uspela je oblikovati sklad skupne porabe in rezervni sklad. Podatki se pred periodičnim obračunom in še posebej pred zaključnim računom lahko spremenijo.

Značilno za TOZD Delavnice je, da ima zelo iztrošena osnovna sredstva in da jim kronično primanjkuje sredstev za obnovo in razvoj.

d) TOZD Taksi v tem času posluje uspešno. Zelo pomembno za nadaljevanje tega tega je, da ji družbena skupnost tudi v pri-

hodnje priznava dopolnitev cene uslug. V nasprotnem primeru se bo tudi Taksi znašel v težavah.

Na kraju se delegatom skupščine občine Ljubljana-Šiška zahvaljujemo za pozornost, da so problematiko Ljubljanskega potniškega prometa uvrstili na dnevni red zasedanja.

Pričakujemo, da boste kritično ocenili naša prizadevanja za kar najboljši prevoz potnikov, predvsem pa delavcev na delo in z dela.

Prosimo občinsko skupščino, da se zavzame za razrešitev problemov, ki smo jih v poročilu navedli.

DO »LPP«

OBČINA LJUBLJANA-ŠIŠKA
Komite za društveno planiranje
in gospodarstvo

ZDRUŽEVANJE DELA IN SREDSTEV TRGOVINSKIH IN PROIZVAJALNIH ORGANIZACIJ ZDRUŽENEGA DELA V OBČINI LJUBLJANA-ŠIŠKA

V komiteju za družbeno planiranje in gospodarstvo občine Ljubljana-Šiška smo izdelali analizo o samoupravnem sporazumevanju tistih organizacij združenega dela, ki so dolžne svoje poslovanje uskladiti z določili »Zakona o obveznem združevanju dela in sredstev organizacij združenega dela, ki se ukvarjajo s prometom blaga in storitev s proizvodjalnimi organizacijami združenega dela« (Ur. list SFRJ, št. 66/80). Naloga je na pobudo odbora za družbenoekonomske odnose pri OK SZDL uvrščena v periodični program dela občinske skupščine.

Zakon v 12. členu zavezuje vse temeljne organizacije, ki se ukvarjajo:

- z izvozom in uvozom blaga;
- s prometom blaga na debelo;
- z določenimi gospodarskimi storitvami s tujino:
 - posli mednarodne špedicije;
 - mednarodni prometno-agencijski posli;
 - posli zastopanja tujih firm;
 - posli posredovanja v zunanjetrgovinskem prometu;
 - posli posredovanja v turističnem poslovanju s tujino;

da morajo v primeru trajnega skupnega poslovanja združevati delo in sredstva s temeljno proizvodjalno organizacijo. Pod pojmom trajno poslovanje se smatra doba petih let ali daljša.

V analizi smo obdelali 25 organizacij združenega dela s sedežem v naši občini. Vse te zakon glede na registrirano nomenklaturu dejavnosti direktno zavezuje, da morajo skleniti samoupravne sporazume. Take sporazume so dolžne organizacije skleniti tudi v primeru skupnega poslovanja, ki traja manj kot pet let. Kot minimalno obdobje se šteje eno leto. Od značaja skupnega poslovanja je odvisno obdobje, za katerega se sklepajo samoupravni sporazumi.

Temeljna prometna (mišljena je trgovska) organizacija mora najmanj polovico svojega celotnega prihodka ustvariti na podlagi prihodka iz skupnega poslovanja s temeljno proizvodjalno organizacijo, kajti v nasprotnem primeru ne sme opravljati prometa oziroma storitev (15. člen). Ta pogoj izpolnjuje od naših organizacij samo Giposs — Inženiring TOZD Trgovina.

Slovenija avto Avtomerker TOZD K. E. G., Slovenija avto Velomotor TOZD Velo in DO Sanitarija imajo sklenjene samoupravne sporazume o združevanju dela in sredstev z nekaterimi proizvodjalnimi OZD, s katerimi trajno poslujejo. S temi organizacijami ne ustvarjajo 50% celotnega prihodka na podlagi skupnega poslovanja. Po registraciji spadajo med OZD, ki opravljajo trgovsko dejavnost, tudi delovne skupnosti iz naslednjih organizacij: Giposs — Inženiring, SOZS Slovenija avto, Slovenija avto Avtomerker, Slovenija avto Velomotor, Slovenija avto Zastava avto in ABC Pomurka Drogerija. V teh organizacijah so ustanovljene tudi temeljne organizacije, ki opravljajo to dejavnost, zato delovne skupnosti ne zapadejo pod določila tega zakona.

Pretežni del organizacij združenega dela posluje po načelu, določenem v 24. členu zakona. Ta člen omogoča, da OZD združujejo delo in sredstva s temeljnimi proizvodjalnimi organizacijami, ki so v sestavi delovne organizacije, sestavljene organizacije, poslovne skupnosti ali druge oblike združevanja dela in sredstev. Medsebojna razmerja urejajo s samoupravnimi sporazumi o združevanju v delovno organizacijo ali s samoupravnimi sporazumi o združevanju dela in sredstev za skupno poslovanje na podlagi ustvarjanja skupnega prihodka.